Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 955 de 2012

ELECCIÓN DE VICEPRESIDENTE

CONFEDERACIÓN DE ORGANIZACIONES DE FUNCIONARIOS DEL ESTADO (COFE)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de marzo de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Daniel Caggiani.

MIEMBROS: Señores Representantes Guillermo Facello, Julio César Fernández, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Amin Niffouri y Pedro Saravia Fratti.

INVITADOS: Señores integrantes de COFE, Carla Martínez, Bismark Cabrera, Héctor Herrera, Gabriel Pérez Armas y Jorge Palma.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Como primer punto del orden del día, corresponde la elección del Vicepresidente.

SEÑOR SARAVIA.- Según los acuerdos políticos que realizamos al principio de esta Legislatura, correspondería la Vicepresidencia de esta Comisión al Partido Nacional. Tengo el agrado de proponer al señor Diputado Niffouri, que representa al sector "Aire Fresco".

SEÑOR PRESIDENTE.- Procédase a tomar la votación nominal.

SEÑOR CAGGIANI.- Por el señor Diputado Niffouri.

SEÑOR SARAVIA.- Por el señor Diputado Niffouri.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Por el señor Diputado Niffouri.

SEÑOR FACELLO.- Por el señor Diputado Niffouri.

SEÑOR POZZI.- Por el señor Diputado Niffouri.

SEÑOR PEDREIRA.- Por el señor Diputado Niffouri.

SEÑOR NIFFOURI.- Por el señor Diputado Saravia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta del resultado de la votación.

(Se lee:)

"Han votado siete legisladores: seis lo han hecho por el

señor Diputado Niffouri y uno por el señor Diputado

Saravia".

——En consecuencia, queda electo el señor Diputado Niffouri como Vicepresidente.

SEÑOR NIFFOURI.- Nos incorporamos hoy al trabajo de esta Comisión y agradecemos que el Partido nos haya propuesto como Vicepresidente.

Como es de orden, participamos en las distintas Comisiones tratando de lograr adecuados ámbitos de trabajo, manteniendo discusiones firmes y respetando las diferentes ideas, a efectos de aportar al buen al funcionamiento de la Comisión. Por lo tanto, quedo a las órdenes del Presidente y de todos los integrantes para trabajar de la mejor manera posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esperamos trabajar todo en conjunto, como es característica de esta Comisión.

En el segundo punto del orden del día está fijado recibir a la delegación de la Confederación de Funcionarios del Estado.

Antes de que ingrese la delegación, quiero señalar que en la sesión pasada habíamos establecido como primer punto del orden del día citar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero nos comunicaron que podían venir recién después del 20. Entonces, nos pareció adecuado que asista a la primera sesión de abril.

(Ingresa una delegación de COFE)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de COFE, integrada por la señora Carla Martínez y los señores Bismark Larrosa, Héctor Herrera, Gabriel Pérez Armas y Jorge Palma, a efectos de tratar la falta de personal para cumplir con las tareas sustanciales en áreas estratégicas de la Administración Central.

SEÑOR LARROSA.- Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión por habernos recibido.

Quiero señalar que, por un lado, vengo en calidad de representante de COFE -tengo la responsabilidad de la Secretaría de la Organización -y, por otro, como Presidente de la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En primer lugar, quiero plantear que hemos solicitado entrevistas a esta Comisión y a la de Legislación del Trabajo debido a una gran preocupación de COFE por la falta de personal y por el desmantelamiento en algunos sectores productivos importantes del Estado, por ejemplo, Vialidad, Dirección de Hidrografía y Dirección de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es de destacar también, aunque no está planteada en esta Comisión, la situación por la que atraviesan los trabajadores de los diques del Estado.

COFE está preocupada por la falta de personal en lugares estratégicos del Estado. Hay muchos trabajos que se deben realizar con personal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero hoy se llevan adelante a través de privatizaciones, de contratación de ONG u otros sistemas de trabajo, que no emplean trabajadores públicos y prestan un servicio al Estado. Como Confederación, aspiramos a que las tareas sustantivas de este

Ministerio, en particular, se desarrollen con trabajadores propios. Para nosotros es preocupante esta situación, sumada a lo que se ha implementado en la última Ley de Presupuesto sobre la ventanilla única, que no ha permitido el ingreso fluido de trabajadores. Varias de las Direcciones que estamos aquí presentes hemos presentado un material al respecto y vemos con muchísima preocupación este tema.

La idea fue venir a la Comisión a hacer este planteo a efectos de que se pueda flexibilizar el ingreso básicamente en estos sectores que tienen personal netamente obrero. En muchos casos, se trata de personal con oficio, pero no hay documentación de ningún sector de la educación del Estado que lo avale; por ejemplo, no existe un diploma de albañil. Por lo tanto, en la medida en que no se flexibilice el ingreso del personal al que estamos haciendo referencia, será difícil que se puedan desarrollar algunas obras que el Gobierno tiene planeado hacer, más allá de que compartimos con el Poder Ejecutivo que las debe desarrollar el personal del Estado.

Este es un primer elemento de la visión que tiene COFE. De no responder a lo que planteamos, seguramente se dará un proceso de privatización que, en realidad, no es lo que COFE pretende

Como están junto a nosotros compañeros de la Dirección Nacional de Hidrografía y de la Dirección Nacional de Vialidad, la idea es que ellos desarrollen la situación puntual de cada Unidad Ejecutora. Luego nosotros haremos un planteo de lo que pasa en la Dirección Nacional de Arquitectura que también es preocupante.

SEÑOR PALMA.- Represento a la Federación Uruguaya de Trabajadores Viales, que nuclea a todos los compañeros de la Dirección Nacional de Vialidad del país.

Tal como lo decía el compañero Larrosa, en la parte obrera nos enfrentamos a problemas muy similares a los que ocurren en la Dirección Nacional de Arquitectura y en la Dirección Nacional de Hidrografía. En el cuadro que presentamos a los integrantes de la Comisión figura que desde hace años tenemos una carencia muy importante de personal de mantenimiento de las rutas por las que, hoy por hoy, sale mucha producción de madera, de arroz, de soja, etcétera, la mayoría de las cuales son secundarias. Me refiero a la Ruta Nº 27, a la Ruta Nº 26, a la Ruta Nº 6 y a la Ruta Nº 44. Por allí transitan muchos camiones que las están destrozando.

Son muchas las rutas de cuyo mantenimiento no se encargan las empresas privadas sino los trabajadores de la Dirección Nacional de Vialidad, y día a día vemos cómo cada vez tenemos menos trabajadores. Hay cuadrillas que por la mañana salen a trabajar con uno o dos peones, por lo cual se hace necesario el ingreso de trabajadores nuevos. Si bien entendemos que el tema de la ventanilla única es útil, hay lugares en los que se hace imprescindible que se ingrese al Estado de una manera más ágil. Por supuesto que no queremos que los trabajadores ingresen por la ventana; en estos lugares los peones entran por sorteo.

Venimos a plantear a la Comisión si puede interceder para agilizar, a través de la Oficina Nacional del Servicio Civil, el ingreso de peones.

También existen carencias por las jubilaciones. En uno de los cuadros figura la cantidad de motoniveladoras -los que andan en la carretera, que no tienen diploma sino que han hecho experiencia por los años de trabajo en la Dirección Nacional de Vialidad que se van a jubilar al año 2015, muchos de los cuales hoy padecen problemas de edad, de precariedad, de visión, etcétera.

Nos presentamos ante esta Comisión porque consideramos que la situación es grave. Entendemos que es imprescindible que ingresen peones porque muchas veces nos adjudican para mantenimiento rutas que han reparado las diferentes empresas.

También ha pasado que se han contratado a muchas ONG -no estamos en contra de esto porque esos trabajadores también precisan el salario -que antes se dedicaban a mantener las áreas verdes, al corte de pasto, pero ahora, a través de licitaciones, se dedican al bacheo y al mantenimiento. Como esas personas ingresan a realizar ese trabajo precario por poco tiempo, muchas veces carecen de vigilancia y de seguridad; es un tema sumamente delicado. Además, hacen un trabajo que muchas veces desconocen.

Venimos con la intención de que esta Comisión interceda en la agilización del ingreso de personal obrero.

SEÑOR HERRERA.- Soy Secretario General de la Asociación de Funcionarios de Hidrografía.

Nuestro pedido también refiere a agilitar los trámites de ingreso de personal. Si bien necesitamos peones para los puertos -donde se ha contratado a empresas que están lucrando descaradamente con lo que cobran y pagan a esos funcionarios utilizando gasoil de Hidrografía, mientras la responsabilidad de lo que pasa en el puerto es nuestra-, la preocupación fundamental es por el personal de a bordo. Después de la ANP, somos la única empresa pública que tiene personal de a bordo. Lo nuestro no sería tan complicado porque precisamos personal con patente.

En la Administración pasada se gastaron US$ 2:000.000 en reparar la flota y no pudimos trabajar; no cumplimos con ninguno de los cometidos que teníamos asignados. Estuvimos dos años con una draga parada en la Barra de Santa Lucía, con la que se iba a dragar la pista de regata, y el campeonato sudamericano de remo se tuvo que suspender dos veces porque no había gente para trabajar.

En la actualidad tenemos dos dragados importantes que no estamos pudiendo realizar. Uno es en Paysandú, en Almirón Grande —que es la salida para muchos productos S.S., para lo que se necesita la draga 7 de la ANP. El dragado de Almirón Chico, por el porte de la draga, no lo puede hacer la ANP sino la Dirección Nacional de Hidrografía. Tenemos la draga pronta, pero no tenemos personal.

En el puerto de La Paloma, por un excedente de licitación, se contrató personal. Esos pescadores no pueden trabajar de un día para el otro arriba de una draga como las de la Dirección Nacional de Hidrografía; lleva mucho tiempo aprender la tarea. Entonces, se gastó mucho dinero en pagar a empresas privadas que lo hicieran. Por ejemplo, para llevar un remolcador de La Paloma a Carmelo -lo que implica tres días y medio de trabajo-, la empresa cobró $ 160.000, y le pagó $ 14.000 al funcionario. El personal de Hidrografía hubiera cobrado $ 2.800. Lo digo para que vean lo que estamos gastando por no tener personal.

Es más: hay que empezar a dragar el puerto de La Paloma. Se nos dijo que iba a empezar la draga 7, pero debido a la complejidad del puerto y al porte de esa draga, no va a poder trabajar sobre la cabecera de los muelles, a lo largo de los muelles ni sobre la escollera nueva. Entonces, el ingreso de personal es impostergable.

Además, hace cuatro o cinco años que el plan de dragado de Hidrografía no se puede cumplir; la única que lo puede hacer es la ANP, pero por el porte de su draga no puede trabajar en San Juan, en Isla Sola ni en Carmelo. Es decir que el plan de trabajo que tenemos no se puede cumplir.

Por eso pedimos la intervención de la Comisión ante la Oficina Nacional del Servicio Civil para que se agiliten los trámites de ingreso de personal, de modo que el trabajo lo realice el Estado y no un particular. El particular viene a lucrar, como está pasando con la herramienta, con la maquinaria, y no aporta nada porque no se ven los resultados del trabajo; sí se ven si lo realiza un funcionario directamente involucrado con la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR LARROSA.- Los trabajadores de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas queremos que se conozcan las tareas que realizamos. Esta Dirección está enfocada a todo lo que es obra pública por administración directa. Durante muchísimos años trabajamos en obras sociales -lo que compartimos-, como escuelas, INAU, hospitales. Sin embargo, en el último tiempo, ante la falta de personal, hemos sufrido un proceso de desmantelamiento.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo ha definido que buena parte del plan de obras del CODICEN sea realizado por la Corporación Nacional para el Desarrollo y hemos visto -por estas horas lo estamos viendo -las carencias y dificultades que ha habido en la realización de las obras. Compartimos la idea del Gobierno, de aproximadamente un mes atrás, de apelar a obreros estatales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la realización de estas obras. Lo compartimos en su totalidad, pero aquí viene la situación que amerita la gran preocupación que tenemos.

Hoy existe una cantidad muy importante de obras en proceso. El propio señor Ministro de Transporte y Obras Públicas ofreció al CODICEN la refacción y el mantenimiento de cien escuelas en todo el país. Muchas de las obras son en zonas rurales, lo que implica que no sean redituables para las empresas particulares. Por lo tanto, vemos con gran preocupación que, de acuerdo con el plan de obras del Ministerio, si no hay ingreso inmediato de personal, las obras encargadas por el CODICEN no se van a poder realizar. El procedimiento de ventanilla única para el ingreso de personal lleva varios meses, por lo que es muy posible que el ingreso

efectivo de personal ocurra dentro de tres o cuatro meses. En definitiva, las obras destinadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -principalmente las relativas a escuelas -no se van a poder realizar. Esa es una realidad.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección Nacional de Arquitectura continúan trabajando en obras sociales, por ejemplo para el INAU. Sin embargo, algunos inicios de obras previstos para estos días no se están pudiendo hacer, como la importante refacción en la Colonia Santín Carlos Rossi, por un monto abultado de dinero. Por lo tanto, si también se quisiera atacar las obras relativas al CODICEN, sería como querer abrigarse con una frazada corta.

En ese sentido, apostamos a que esta Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas realice algunas gestiones. La mayoría del personal obrero afectado a la Dirección Nacional de Arquitectura son albañiles, aunque también tenemos herreros, pintores y sanitarios. Si no hay una flexibilización de las características que estamos planteando -no estamos hablando del ingreso a dedo-, será muy difícil encarar estos planes. Nos referimos a hacer los máximos esfuerzos por flexibilizar el ingreso de personal en estos sectores productivos del Estado.

La Dirección Nacional de Arquitectura cuenta con talleres de carpintería, de herrería y de aluminio en varios puntos del país: en Montevideo, en Paysandú, en La Coronilla y en Tacuarembó. Con ello se podría dar respuesta inmediata al plan de obras que tiene planteado llevar adelante el CODICEN.

Ante el acuerdo en materia de educación firmado por todos los sectores políticos, COFE y sus trabajadores queremos proponer que un equipo técnico y un equipo de personal obrero realicen el seguimiento de las obras que se culminan. Lo que estaba planteado por las empresas era que la obra se terminaba y se entregaba. No había ni hay seguimiento porque el CODICEN no cuenta con personal para ello. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas sí tiene personal, y ese debería ser un elemento a discutir en el corto plazo. Si no se hace el seguimiento y el mantenimiento de las obras, dentro de tres o cuatro años estaremos gastando nuevos dineros para arreglar lo que se podría acompasado con una plantilla de mantenimiento en todas las escuelas del país. El Ministerio puede realizar esto, con lo cual no llegaríamos a marzo viendo a qué obras les vamos a hacer el mantenimiento inmediato para que puedan comenzar los cursos. Ya hemos hecho este planteo a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y pensamos hacerlo también donde corresponda, a efectos de que además de la realización o la inversión en obras exista un servicio de mantenimiento durante todo el año.

COFE y los sindicatos aquí presentes teníamos como primera aspiración conversar con el Parlamento, hacer estos planteos, antes de tomar otro tipo de acción que implique conflicto. Simplemente, la idea es tratar de ir llevando esta situación en el marco de la negociación hasta llegar a un acuerdo. Si las cosas se demoran, seguramente habrá situaciones conflictivas que no deseamos ni trabajadores ni Gobierno ni, por supuesto, el Parlamento. Queremos señalar que estamos dando todos los pasos para que la Comisión pueda hacer su colaboración en este sentido y podamos evitar cualquier situación conflictiva en el futuro.

SEÑOR POZZI.- En primer lugar, quiero saludar a los compañeros de la delegación que nos visitan esta mañana.

Creo que el planteo de las tres divisiones que nos visitan es común: hay trabajo para hacer; veamos la forma más ágil de tener gente para hacerlo. Es bueno intentar involucrar a la Comisión en la búsqueda de una forma de agilizar los trámites en la ventanilla única. Para nosotros es una buena solución pero capaz que en su funcionamiento tiene alguna dificultad.

Yo conozco más la situación de la Dirección Nacional de Hidrografía y realmente hay un problema grueso con los dragados. Antes era todo más "light" y las dragas trabajaban con personal que no tenía patente ni los cursos necesarios al día de hoy para poder tripular cualquier tipo de barco. Después de los atentados a las Torres Gemelas la cosa cambió mucho en el ambiente aeronáutico y también en el marítimo, y si uno no cumple con determinados requerimientos, no puede tripular barcos. Eso es parte de lo que le pasa a la Dirección Nacional de Hidrografía con sus dragas y sé -porque he conversado sobre el asunto -que si bien este problema se trató de solucionar a nivel de la Oficina Nacional de Servicio Civil, hubo dificultades y finalmente no se solucionó. Nosotros tenemos que buscar una forma de ayudar, porque los dragados son muy importantes para todo el país, especialmente los de los puertos como, por ejemplo, el de La Paloma, que se

está pensando sea un puerto maderero por excelencia y en el cual entrarán barcos que van a necesitar profundidad.

A su vez, hay una apuesta a la reactivación de la industria naval en el Uruguay y una de las dificultades que tiene la Dirección Nacional de Hidrografía en el varadero de Carmelo es, justamente, que la gente que sabe se está yendo, se jubila, no hay reposición -lo mismo sucede en los diques -y no se transfieren los conocimientos. Hay cosas que se aprenden en la UTU y otras ahí, en la práctica. Por ejemplo, en la UTU te enseñan qué es una hélice, no cómo ponerla en su lugar. Eso se aprende porque hay gente más vieja a la que otro le trasmitió ese conocimiento.

Realmente, tendríamos que ayudar a encontrar una solución cuidando el marco legal, que no haya acomodos, etcétera. Hablo de la Dirección Nacional de Hidrografía porque -repito -es lo que más he visto; supongo que los compañeros de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Dirección Nacional de Arquitectura podrían hacernos su aporte sobre estos temas que, para mí, son realmente preocupantes y tendríamos que ayudar a encontrar una solución. Por lo menos en lo que yo he visto, lo que hay que hacer es muy necesario para el desarrollo de los puertos y de la industria naval en el Uruguay pero, a la vez, si no tenemos gente con la competencia necesaria para subir a bordo, no pueden hacerlo. La autoridad marítima no los puede despachar si no están en condiciones. Esto es como todo: no pasa nada mientras no haya un accidente; el día en que lo haya, empieza a ir gente presa.

Estamos dispuestos a dar una mano, en la medida de que podamos, para ayudar en estos temas.

SEÑOR SARAVIA.- Saludo a quienes nos visitan en el día de hoy.

Más allá de que es muy justo lo que ustedes dicen -lo hemos corroborado con la Comisión el año pasado, yendo a Carmelo y a otra serie de lugares donde hemos visto lo que el señor Diputado Pozzi referenciaba, es decir, que se van desmantelando los cuadros de funcionarios-, en primera instancia quiero hacerles una pregunta. Si bien puedo compartir lo que ustedes están planteando sobre las tres Direcciones del Ministerio, ¿cuál es la posición del Ministro al respecto, si es que ustedes se lo han planteado? ¿Cuál es la dirección de las órdenes, de los decretos? ¿De qué forma el Ministerio, a través de su cúpula, trasmite las directivas a sus cuadros y qué hace por fuera?

Como muy bien se expresaba hoy, se han dado muchas tercerizaciones, sacando del ámbito del Ministerio determinadas competencias. Antes la organización y la mejora edilicia de la educación normalmente se hacían a través de Arquitectura y de la participación del Ministerio. Hoy está a cargo de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Quiere decir que, a mi juicio -quiero que ustedes me den su punto de vista y expresen hasta dónde han profundizado con quienes determinan la política-, qué es lo que están viendo y qué instrucciones están recibiendo, porque la Comisión no puede determinar puntos de Gobierno pero puede hacer gestiones. Las veces en que he podido recibir al Ministro Pintado -que no son muchas-, siempre viene con una presentación en "Power Point" y nos plantea un mundo distinto, totalmente tercerizado, manejado por los particulares con eventual participación o control de una superestructura ministerial que él fabrica pero que, en definitiva, en los hechos, la ejecución que puede realizar es muy baja si no consideramos la que hacen los privados por su cuenta. Naturalmente que los privados, cuando intervienen -porque legalmente están habilitados con todas estas últimas normas que hemos votado-, lo hacen por lucro, no por beneficencia. No tienen la intención del Estado de ser solidario y de repartir los impuestos para que se puedan manejar de esa manera. Yo primero quiero que me aclaren esa situación, para poder después saber en qué medida podemos participar, pedir al Ministro una entrevista -si la Comisión está de acuerdo -y hacerle un planteo concreto, porque hasta ahora, todo lo que nos ha propuesto es ir dejando de costado la actitud estructural del Ministerio para pasar a las grandes líneas de inversión con los privados. Lo ha hecho en las carreteras, nos lo ha dicho con respecto a los puentes, en todas las cosas. Por lo tanto, existe un chisporroteo en cuanto hacia dónde vamos.

Imagino que la Comisión que -al igual que en todas las demás -está conformada mayoritariamente por integrantes del Partido de Gobierno, no va a plantear ninguna medida que vaya en contra de las directivas del Poder Ejecutivo; y el señor Ministro Pintado es integrante de ese Poder.

Entonces, más allá de que conozco y comparto lo que están diciendo, para poder tomar posición política, yo necesito saber cuál es la directiva que han recibido en distintas reparticiones del Ministerio con respecto a la

política y la orientación general del Ministro y del Poder Ejecutivo.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Saludo a la delegación que hoy nos visita.

Creo que este es un tema ya viejo en el Ministerio. En el Período anterior esta Comisión recibió varias veces a las delegaciones del Ministerio de Transporte y Obras Pública para tratar este tema.

Como planteaba el señor Diputado Saravia, corresponde al Ministerio tomar la decisión en cuanto a qué se va a hacer: dejar que esos organismos vayan desapareciendo debido a las jubilaciones o inyectar nuevos trabajadores para que cumplan las tareas que llevaban a cabo cada uno de esos organismos en el Estado. Durante el Gobierno anterior se hicieron algunos planteamientos, pero no se llegó a ninguna solución.

En Rivera la Dirección Nacional de Arquitectura realizó obras importantes y en estos momentos está trabajando en el INAU. Los trabajadores de esa división cuentan con mucha experiencia. El hecho de que no se vayan incorporando obreros para ir formándose ha llevado a que exista carencia de peones. En esos momentos se planteó la posibilidad de utilizar a los trabajadores pertenecientes al organismo y complementarlos en cada una de esas obras. Se discutió sobre ese tema, pero no se encontró una salida. No sé cuál es la política del Ministerio en estos momentos. Sé que en Rivera se está trabajando en ASSE e INAU. No había nadie que hiciera el cambio de la salida de los túneles en la pista de atletismo de Rivera y la Dirección Nacional de Arquitectura se hizo cargo. Soy testigo de que fue así y que realizó un trabajo perfecto.

En los estudios que ustedes han hecho vemos que a través de los años estos organismos van a ir desapareciendo. No sabemos cuál es la política que se está llevando adelante; creemos que sería importante conocer la opinión del señor Ministro y cuáles son los planteamientos que se hacen.

Soy testigo de los trabajos realizados por la Dirección Nacional de Arquitectura y de la perfección con que se han hecho.

Asimismo, en estos momentos, la Dirección Nacional de Vialidad, la regional de Artigas a Salto, está realizando un trabajo muy importante en el liceo de Masoller; se están construyendo canchas polifuncionales y también rutas frente al liceo. El polvo era un problema serio porque esa ruta es muy transitada. Yo estuve en los comedores de la escuela Nº 79 y del liceo de Masoller y pude ver una nube de polvo. En este momento, a través de un convenio entre ANEP, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, y ANCAP -que proporcionó productos asfálticos -se está solucionando ese inconveniente.

Las veces que estos organismos han actuado, han realizado trabajos correctos, pero la carencia de trabajadores, fundamentalmente peones, está impidiendo la continuidad de las obras.

El martes de la semana pasada estuve en la 8a Sección donde se electrificó tres escuelas rurales. Pasé por las Rutas 6 y 44 y puede ver que estaban trabajando las máquinas. Me dijeron que las van a retirar porque se hizo un contrato de mantenimiento en esa zona y en Rivera quedaríamos sin máquinas porque irían para otro lugar.

SEÑOR PEDREIRA.- Es un gusto que hoy nos visite esta delegación.

Soy de los que cree que las personas se entienden conversando. Aunque resulte redundante y hasta capcioso, creo que es de orden preguntar si existe un ámbito bipartito, que funcione, en el cual estén planteando estos temas. Tal vez sea por ahí donde la Comisión pueda dar una mano. Evidentemente, allí estarán presentes todos los elementos que se manejan sobre políticas, obras, la visión que tiene el sindicato y cómo se puede trabajar en esta coyuntura de país.

Me parece que la respuesta a esa pregunta podría ser el disparador de lo que nosotros podamos hacer como Comisión.

SEÑOR POZZI.- Si yo no entendí mal, en la exposición que realiza la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se expresa que han llegado a un consenso

con las autoridades para tomar doscientos dos trabajadores y que tienen dificultades para que ingresen porque la Oficina Nacional del Servicio Civil no flexibiliza los trámites para tomarlos. Si bien existe voluntad de tomar funcionarios para realizar determinadas obras que están mencionadas acá, el sistema de selección es lento y no permite que se puedan realizar a tiempo. Quisiera que me aclaren si ustedes tienen un acuerdo con el Ministerio en cuanto a la cantidad de gente que debe ingresar.

SEÑOR LARROSA.- Nos han formulado varias preguntas. En cuanto a lo que nos planteaba el señor Diputado Saravia con respecto al ingreso y a la posición del Ministerio, quiero decir que nosotros hemos tenido varias situaciones en esa Cartera. La presentación en "Power Point" a la que hacía mención el señor Diputado también se nos presentó a nosotros permanentemente, desde que asumieron las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en 2010. Ya ha comenzado el tercer año de Gobierno y vemos con mucha preocupación que los planes quinquenales que se plantean no hayan empezado a ejecutarse.

En cuanto al ingreso de personal, particularmente en la Dirección Nacional de Arquitectura estuvimos un año tratando de llevar adelante un ámbito de negociación. En su momento, habíamos acordado el ingreso de doscientos dos trabajadores, pero simplemente para suplantar al personal que se había retirado. Posteriormente a esto, el Ministro de Transporte y Obras Públicas plantea el mantenimiento y la realización de cien centros de estudio. Esto cambia totalmente el panorama. En el Ministerio hay disposición. Hemos generado algunos ámbitos de negociación en cuanto al ingreso de personal, pero vemos que hace bastantes meses que estamos en esta permanente discusión. Existe la voluntad de ingreso de personal, pero vemos con preocupación la concreción de estos ingresos. En la medida en que no se concreten, las obras siguen estando; en algunos casos, se siguen privatizando y, en otros, no se hace porque no es redituable para las empresas privadas. Por otro lado, se toman ONG para hacer trabajos y para nosotros está claro que los deben hacer los trabajadores.

El señor Ministro tiene voluntad para que haya ingresos, pero vemos que no se concretan; hay muchísima dificultad al respecto. En el momento en que se puedan empezar a concretar, veremos con mucha preocupación el nuevo sistema de ventanilla única, ya que va a hacer más complejo el ingreso.

Hemos ido acordando algunas pautas en cuanto al ingreso de personal. Es bueno decir que aparentemente -según planteamientos del propio Ministerio -en este mes de marzo se estarían concretando. Veremos si esto es real o no; no es que desconfiemos, pero hasta que no lo veamos concretado, no podemos hablar de otra cosa.

Por otra parte, nosotros somos críticos de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Algunas de las obras del CODICEN que pasaron a la Corporación, pudieron haber pasado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es bueno aclarar que para la realización de una obra de una escuela, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o el CODICEN no tienen la necesidad de hacer un llamado a licitación; simplemente, con un convenio con el propio Ministerio la obra se puede iniciar en pocos días. Con esto, se evita un proceso de licitación que a veces es bastante largo. No decimos que la Corporación no deba hacer obra; decimos que existe un personal importante en el Ministerio que podría estar destinado a hacer esas obras y que, con los mecanismos que tiene el Estado, se harían mucho más rápido. Quizás algunas de las obras que hoy tiene la Corporación a su cargo se podrían haber hecho y estarían mucho más adelantadas. Es más: algunas obras que tiene a su cargo la Corporación ni siquiera han comenzado. No decimos que todo lo tiene que hacer el Ministerio, pero creemos que algunas obras perfectamente se podrían haber pasado al Ministerio.

Lo otro que el señor Ministro nos ha planteado desde su inicio en el Ministerio es que quiere conformar cuadrillas de elite con los obreros de la Dirección Nacional de Arquitectura. ¿A qué llaman cuadrillas de elite? A trabajadores que se encarguen de todo el patrimonio arquitectónico edilicio del Estado. Hoy, debido a todos los cambios que hay en el sistema de construcción, muchos de estos edificios no tienen personal privado ni público. Se nos planteó que se iba a capacitar a compañeros con gente de República Checa, pero todavía estamos esperando que se nos convoque. Compartimos la idea de que hay una cantidad importante de edificios para restaurar, sobre todo de patrimonio histórico. Pero más allá de la voluntad que existe, si no hay un traspaso -esto lo planteaba el señor Diputado Pozzi -de la memoria institucional, muchos trabajadores de la industria de la construcción no tendrán de quién aprender. Por más conocimientos teóricos que les demos de planos o de algunas áreas, la práctica es lo mejor. Muchos de los trabajadores que hoy tenemos y no estudiaron en ningún lado, a veces tienen mejor conocimiento que gente que ha pasado por facultad. Eso lo

da la práctica. En la medida en que la gente se vaya yendo, jubilando o fallezca y no exista la memoria institucional, estaremos en un camino muy complicado ya que los nuevos trabajadores no tendrán de quién absorber ese tipo de conocimiento.

No damos todas las respuestas porque algunas de ellas no las tenemos nosotros. Decimos que en general hay acuerdo en que ingrese personal, pero ello se está enlenteciendo y no se concreta.

Existen ámbitos, pero vemos con mucha preocupación que el Ministerio no defina y, si lo hiciera en marzo, tendremos un proceso complicado debido a la ventanilla única y al criterio de quiénes son los trabajadores que pueden ingresar. Hemos planteado algunos mecanismos de ingreso. Por supuesto que se puede hacer un sorteo con los peones; eso es rápido. Tenemos dificultades con algunos albañiles porque no existe el diploma de albañil, no hay lugar donde se estudie este oficio, lo que puede enlentecer un poco el ingreso de personal.

SEÑOR PALMA.- Quisiera agregar algunas cosas.

Tenemos un fluido relacionamiento con las autoridades. Hay una Comisión y se está trabajando. Es real que muchas veces las decisiones demoran. Ahora, se plantea otra vez el tema de los ingresos. Hay que decir que, en principio, los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad no tenían relacionamiento con su Director, ingeniero Luis Lazo, pero últimamente estamos manteniendo reuniones. Él es de la idea de que hay que tomar gente porque los jefes regionales están viendo que más allá de que haya rutas primarias y empresas privadas, las rutas secundarias se deterioran cada vez más por el peso que hoy existe en todas ellas, lo que es lógico. Pasa lo mismo en otras Direcciones. A la Ruta Nº 27 la tuvo que mantener la Dirección Nacional de Vialidad durante dos años, porque no había una empresa a la que le sirviera el precio para hacer un tramo desde el kilómetro cero al setenta. Lo mismo sucede con la Ruta Nº 30 desde Bella Unión a Masoller. A las empresas no les reditúan esos lugares. A nosotros esto nos preocupa, por más que las autoridades digan que se hace con empresas privadas, porque después la prensa y la gente dice que los funcionarios no hacen nada.

Lo que precisamos hoy es que ingresen peones a la Administración. Hay rutas que no van a arreglar las empresas privadas por una cuestión de lucro, por lo que las tiene que seguir manteniendo la Dirección Nacional de Vialidad; esto va a repercutir en la prensa en contra de los trabajadores..

SEÑOR HERRERA.- Al igual que los compañeros, nosotros tenemos un ámbito de negociación para el ingreso de personal. Como sindicato planteamos los problemas, pero también trajimos soluciones a la interna del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Teniendo en cuenta las características del personal que se precisa, especializado, con patente y la habilitación de UTU, planteamos a la Administración que se hiciera un convenio directo con el SUNTMA, que es donde están los pescadores y marineros de marina mercante, que es lo que necesitamos. Esta idea fue desechada porque, según se nos dijo, legalmente no era posible, pero este problema no es nuevo, sino que se viene arrastrando de tiempo atrás. En la Administración pasada planteamos lo mismo al Ministro Rossi, quien personalmente nos dijo que fue una decisión política no contratar al personal, cuando en aquel momento teníamos un artículo habilitante de la Rendición de Cuentas de 1985, del Gobierno de Sanguinetti.

Nuestro trabajo, que son dragados en zonas pequeñas, no puede ser realizado por las dragas de la ANP por las características de las embarcaciones, pero sí lo puede hacer Hidrografía. No queremos ser mal pensados, pero creemos que llegamos a esta situación de contratar personal porque ninguna empresa multinacional va a hacer el gasto de traer a Uruguay dragas de mediano y pequeño porte para hacer el dragado.

Entonces, estamos trabajando, pero nos preocupa que esto se siga complicando. Ahora viene la época de mal tiempo y, aunque ingrese personal, el trabajo se seguirá atrasando. Por eso estamos tratando de que el nuevo personal ingrese lo más rápidamente posible.

Por otra parte, también planteamos soluciones para los problemas de los varaderos. Tenemos dos varaderos, Carmelo y Paso de los Toros, y no tenemos un ingeniero naval. Como sindicato, pedimos que, al menos, se contratara a un estudiante avanzado. No se nos dio respuesta. Para el varadero de Paso de los Toros, propusimos hacer un convenio con UTU -allí se hace trabajo de carpintería de ribera, que es un oficio muy poco conocido -para que se vaya formando a estudiantes que después tengan la opción de ingresar como

funcionarios. Tenemos maquinaria, herramientas y mano de obra que puede enseñar y no se está utilizando. Tampoco hemos tenido respuesta respecto a eso.

Por lo tanto, nos preocupa que el tiempo siga corriendo y nosotros no tenemos gente. Por más que haya buena voluntad de parte del Ministerio, no vemos solución para el corto plazo. Nosotros tenemos puesta la camiseta de Hidrografía y del Ministerio y queremos hacer los trabajos que nos corresponden. Si bien es cierto que se necesita personal administrativo y un montón de cosas, los tres sindicatos acá presentes estamos pidiendo por personal obrero, para que verdaderamente el Estado cumpla el papel que tiene que cumplir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me consta la calidad del trabajo que hace la parte obrera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección de Arquitectura, específicamente, en el INAU, por comentarios de conocidos que trabajan allí.

Si bien esto lo tenemos que analizar a posteriori en la Comisión, para ver qué pasos dar y cómo articular junto con el Ministerio el ingreso al Estado por ventanilla única, creo que la situación de la parte obrera se inscribe en una situación general que afecta a todo el país. Hoy, por suerte, tenemos mucho trabajo, pero poca mano de obra calificada, y la problemática de ingreso de mano de obra calificada o de peones al Estado también la están sufriendo el Ministerio y otros organismos.

He hablado con el Subsecretario y con el Director General de Secretaría y me consta que hay un buen ánimo de trabajo; hay ámbitos bipartitos e, inclusive, un ámbito de seguimiento en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Si logramos articular con los organismos correspondientes, quizás lleguemos a un buen resultado para que tanto las solicitudes que ustedes hacen como las necesidades que tiene el Ministerio se puedan concretar.

Muchas gracias por haber concurrido. Quedamos a las órdenes.

(Se retira de Sala la delegación de COFE)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Entonces, se enviará la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y a la Oficina Nacional del Servicio Civil, para que tengan de primera mano algunas preguntas que la Comisión les realizará.

Más adelante, podremos debatir sobre la posibilidad de alguna salida de la Comisión hacia donde planteó el señor Diputado Pedreira y establecer un contacto más específico con la UTU.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Entonces, el mes que viene citaremos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a los promotores del proyecto presentado a fines del año pasado relativo a la rebaja del cordón de las esquinas de las aceras para el acceso de personas discapacitadas. Además, sería bueno tratar también el proyecto de modificación de embanderamiento de dragas.

Se levanta la reunión.